

**Acteurs et mémoire des villes nouvelles**

**Première campagne d'archives orales**  
**menée auprès des acteurs de la genèse des villes nouvelles**  
**françaises**

par Sabine Effosse

(agrégée et docteur en Histoire, maître de conférences à l'Université de Tours)

Juin-Septembre 2002

***Entretiens de MM :***

Michel BOSCHER

**Philippe BRONGNIART**

Michel GIRAUD

Serge GOLDBERG

Roland NUNGESSER

Georges PEBEREAU

René ROSSI

Jean-Eudes ROULLIER

Guy SALMON-LEGAGNEUR

La retranscription des entretiens a été amendée par les auteurs qui ont donné leur accord pour consultation publique.

*Toute citation devra faire mention des références suivantes* : Nom du témoin, entretien réalisé par Sabine Effosse, le (date de l'entretien), numéro de l'entretien, *Première campagne d'archives orales « Acteurs et mémoires de villes nouvelles »* réalisée pour le compte du Programme interministériel Histoire et Evaluation des villes nouvelles.

Documents également consultables sur Internet sur le site du Centre de Documentation de l'Urbanisme : **<http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu>**

Sur les villes nouvelles voir également le site du Programme interministériel Histoire et Evaluation des villes nouvelles : **<http://www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr>**, ainsi que le site de l'association Urbamet : **<http://www.urbamet.com>**

**Acteurs et mémoire des villes nouvelles**

**Campagne d'archives orales**

Entretien de **Philippe Brongniart**

Archiviste : **Sabine Effosse**

Date de l'entretien : **17/07/2002**

N° de l'entretien : **1**

## ELEMENTS BIOGRAPHIQUES

**Philippe BRONGNIART**

**Date de naissance :**

22 janvier 1939 à Paris (15<sup>ème</sup>)

**Etudes et Diplômes :**

Institut des Sciences Politiques

DES en Droit public

ENA 1964-1966

**Carrière (secteur public) :**

Chef de Bureau à la Direction de l'Aménagement foncier et de l'Urbanisme au ministère de l'Équipement (1966 – 1968)

**Chargé de mission auprès du Préfet de la région Languedoc-Roussillon (1968-1969)**

**Chargé de mission à la DATAR** et Secrétaire général du Groupe central de Fos ( 1969 – 1974)

**Sabine Effosse**

Tout d'abord, je souhaitais vous demander comment vous étiez arrivé Chef de Bureau à la Direction de l'Aménagement Foncier. Est-ce que vous aviez un intérêt particulier pour les questions d'urbanisme, lorsque vous êtes entré dans cette direction ?

**Philippe Brongniart**

Vous savez que les circonstances de sortie de l'Ecole Nationale d'Administration (ENA) laissent un choix. Surtout pour ceux qui ne sont pas dans la tête du classement, limité en matière de métiers. Mais dans mon cas particulier, les questions d'urbanisme et d'aménagement du territoire, d'architecture étaient des choses qui me passionnaient et, même si j'ai changé de vie plusieurs fois, je continue de m'y intéresser. Je ne suis pas au niveau d'engagement comme ont pu l'être J-E Roullier ou J.P Lacaze, ou bien d'autres. Je suis plutôt un amateur. Mais enfin, c'était certainement par goût. Mais, dans cette première phase au ministère de l'Equipement, j'ai participé au plus tôt à la phase antérieure des villes nouvelles, puisque le principal travail du Bureau d'Aménagement foncier de la DAFU était de gérer cette fantastique campagne de conquête foncière, qui a été lancée avec une énergie et une capacité à dépenser de l'argent extraordinaire, et qui a été lancée à l'occasion des grandes "ZUP", qui étaient ma tasse de thé principale. Ce bureau gérait les emprises des grandes "ZUP", des grands ensembles, et s'efforçait de remplir ces grands ensembles. Il gérait par ailleurs l'ensemble de la politique de ZAD, qui a été un instrument, là aussi formidable, de politique d'aménagement du territoire avec ce fonds du Trésor qui finançait les acquisitions sur les zones d'aménagement différé. Celles-ci ont été lancées en région parisienne, lancées à Fos, et lancées massivement également sur le rivage du Languedoc-Roussillon. Et donc, ce n'est qu'après que j'ai interféré avec la politique des villes nouvelles. C'est depuis la DATAR que j'ai rencontré la politique des villes nouvelles telle qu'elle s'était conçue, mise en place, par le Secrétariat général des villes nouvelles, à l'époque naissant, et dans un contact avec JE Roullier qui avait rassemblé autour de lui un certain nombre de personnes qui se passionnaient pour ce programme. C'est donc à ce moment-là que j'ai travaillé avec JE Roullier. J'étais à la DATAR, mais en tant que DATAR j'essayais d'aider la politique de villes nouvelles, de l'expliquer, de la promouvoir. Et ceci pendant toute la période où j'étais à la DATAR.

**Sabine Effosse**

Et lorsque vous étiez à l'aménagement de la région Languedoc-Roussillon, vous n'aviez pas eu de contacts avec les villes nouvelles ?

**Philippe Brongniart**

Si. Mais j'étais plutôt tourné vers les problèmes de développement industriel et économique, et la mission d'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon était une entité d'Etat, qui n'était pas du tout placée sous le contrôle de la préfecture de région. C'est une époque qui est maintenant difficilement imaginable, dans laquelle l'Etat pouvait se permettre de créer une mission gouvernementale avec des moyens considérables, qui dialoguait directement avec les élus concernés, qui associait, certes, le Préfet et les présidents de régions à ses travaux, mais qui n'était pas placée sous le contrôle des autorités régionales. Donc la mission "Languedoc-Roussillon et le littoral" a été une opération étatique, remarquablement menée, avec des moyens financiers très importants. Un accord d'ensemble a été intelligemment négocié avec les différents départements, par le biais de sociétés d'économie mixte départementales. Et Monsieur Racine, Président de la mission, a joué un rôle extrêmement important dans cette relation établie avec les différents conseils généraux. Et à partir de là, localement, ont été créées des sociétés d'économie mixte qui ont construit les différentes stations du littoral Languedoc-Roussillon. Donc, c'est une opération d'Etat qui a été menée avec une autorité et un sens politique qui en font une véritable référence en matière d'aménagement. Mais, dans une période où les villes étaient faibles, les régions étaient à peine naissantes, puisque la première loi sur les régions est de 1964. Moi, j'étais là-bas juste après. Et donc, la capacité des élus à vouloir manager des opérations comme cela n'existait pas vraiment. Et leur volonté pas davantage. Donc, c'était la période que Racine a incarnée, que Delouvrier a incarnée aussi, qui était une période où des grands personnages de l'Etat pouvaient incarner un grand projet de développement de type presque "colonial".

**Sabine Effosse**

Alors que par la suite, lorsque vous êtes arrivés à la DATAR, en 1969, les rapports de force s'étaient quelque peu modifiés entre les élus locaux, les régions et l'Etat en ce qui concernait le lancement des villes nouvelles de province. Il n'y avait plus de possibilités de lancer des opérations avec autant de détermination et de moyens ?

**Philippe Brongniart**

Les villes nouvelles ont traversé les deux époques. On peut dire que lorsque P. Delouvrier a fait le schéma directeur de la région parisienne et qu'il a désigné des périmètres, on disait : "en hélicoptère", à l'époque cela faisait partie de la légende. L'Etat, avec le Général de Gaulle, était encore un aménageur puissant et qui n'avait pas en face de lui d'entités régionales. La région Ile-de-France existait à peine. Il n'y avait pas non plus de départements. Et donc, cette phase là était extraordinairement coloniale également. Alors, ensuite, la mise en oeuvre de la politique des villes nouvelles a été beaucoup plus difficile, conflictuelle, problématique. Et le temps, l'énergie qu'il a fallu passer, que notamment J-E Roullier a passé pour arriver à mettre en place un système juridico-financier-fiscal permettant de réaliser les villes nouvelles, cela a été un travail de bénédictin, qui était d'ailleurs bien dans sa nature. Mais il a passé un temps..., des années et des années à monter à la fois les Syndicats d'Agglomérations Nouvelles, les Etablissements publics de villes nouvelles, et à arriver à plaquer sur un système fiscal et financier local existant, des programmes qui étaient tout à fait incompatibles avec la structure locale existante. Donc, cette histoire institutionnelle et financière des villes nouvelles a été une page très importante dans la mise en oeuvre du projet, qui d'ailleurs a contribué à expliquer aussi des médiocrités urbanistiques, des retards dans les réalisations, tellement ces villes nouvelles ont eu du mal à trouver leur place sur le sol national.

**Sabine Effosse**

Et donc, lorsque vous arrivez à la DATAR en 1969, il n'y a encore que des Missions d'aménagement pour les villes nouvelles, au départ ?

**Philippe Brongniart**

Oui.

**Sabine Effosse**

Donc là, vous vous occupez à la fois de l'ensemble de ces quatre villes nouvelles de province ? Ou vous êtes déjà plus particulièrement sur la région Languedoc-Roussillon ?

**Philippe Brongniart**

Moi, j'ai suivi la réalisation des schémas directeurs, qui étaient quelque chose que l'on a un peu oublié, des schémas directeurs, pas régionaux, mais des métropoles d'équilibre. Donc, j'ai suivi la métropole de Bordeaux avec la mission Aquitaine, la métropole de Lille avec la création de Lille-Est, Lyon et Marseille. Et donc, dans ce cadre là, il y avait un comité de

coordination interministériel qui s'appelait le Groupe central de planification urbaine, dont Monsieur Goetze était le Président, qui approuvait ces schémas directeurs, et qui était le lieu d'une transaction complexe avec les élus. Mais toujours avec une puissance de l'Etat tout à fait prééminente, très supérieure. Actuellement, il serait impensable que le schéma directeur de l'agglomération marseillaise soit traité à la DATAR et soumis au Premier Ministre sous cette forme-là. Et donc, ce Groupe central de planification urbaine a fait ce travail avec les missions, qui étaient les OREAM, qui étaient des organisations régionales d'aménagement des "aires métropolitaines" : c'est comme cela qu'elles s'appelaient, ensuite on les a rebaptisées "régions". Et donc, cette structure a fait défiler les schémas directeurs, et c'est dans ce cadre-là que j'intervenais sur les villes nouvelles. Mais je n'étais pas dans l'opérationnel des villes nouvelles : j'étais un support, un relais, j'étais l'homme de la DATAR qui suivait cela. Mais le centre de gravité des villes nouvelles était le Groupe central rattaché au ministère de l'Equipement ou au Premier Ministre.

### **Sabine Effosse**

Disons que c'était un peu complexe. Il y avait une partie rattachée au Premier Ministre et puis J-E Roullier était à l'Equipement et Guy Salmon-Legagneur était à la Région...

### **Philippe Brongniart**

Absolument. C'est vrai, j'ai oublié cela. Par contre, je suis entré dans l'opérationnel directement par l'aménagement du golfe de Fos, qui était une opération industrielle. Elle aussi typique de l'Etat de l'époque. C'est-à-dire que l'on avait 30 000 hectares de zone industrielle à Fos. Il y avait le Port autonome, qui était un établissement public d'Etat. Et cette opération, comme celle de Dunkerque, a été une opération considérée comme étant de maîtrise de l'Etat. Et donc, on avait créé un comité de coordination centrale pour cet aménagement, qui avait pour objet de rassembler l'ensemble des ministères concernés, pour s'assurer que les infrastructures, l'électricité, les logements, les terrains,... on a d'ailleurs pris des ZAD surdimensionnées puisque, encore maintenant, on ne sait plus quoi faire des terrains. Donc, on a tiré très loin. A l'époque on était vraiment dans une phase qui était extrêmement confiante. On a donc créé un groupe central qui était dirigé par un ingénieur général des Ponts et Chaussées, qui s'appelait Monsieur Saigot, et on m'a nommé, ce qui a été pour moi une très grande chance et une mission extrêmement passionnante, Secrétaire de ce Groupe central de Fos. Et donc à ce titre, dans les années 70, 71, 72 et 73, en liaison avec le Préfet des Bouches-du-Rhône, qui était une très forte personnalité, qui est mort maintenant et qui

s'appelait Jean Laporte, qui était un Préfet ancienne manière, une très grande gueule, très autocrate. Vous savez, ces Préfets de la Vème République, qui ont un peu disparu maintenant. Enfin, c'était un personnage qui criait très fort, qui était extrêmement chaleureux, extrêmement vivant, etc. Et donc, j'ai assuré la coordination des investissements dans cette affaire, en liaison avec le Port autonome et en liaison avec la Préfecture de région. Il y avait deux pôles à Marseille : il y avait le Port autonome et la Préfecture de région qui avait une équipe autour du Préfet, qui était la mission régionale, qui, en fait, était consacrée à cela, et dans laquelle se trouvaient un certain nombre de personnages de ma génération, qui étaient par le hasard des choses, parmi les plus brillants, je pourrais vous citer les gens : des gens qui étaient à la mission régionale de Marseille, et notamment Albert Costa de Beauregard, qui était ingénieur des Mines de l'époque et qui fut ensuite Conseiller industriel de Raymond Barre, Premier Ministre. Donc, il y a eu une équipe auprès du Préfet qui était de première bourre ; et auprès du Président du Port autonome de Marseille, qui étaient essentiellement tous des ingénieurs de Mines, ou des X-Ponts ou des X-Mines. Et donc, on a fait ce travail de coordination.

**Sabine Effosse**

Une équipe jeune apparemment ?

**Philippe Brongniart**

On avait 30 ans. C'étaient des postes, ces missions régionales, encore maintenant d'ailleurs, où on mettait les jeunes ingénieurs des Mines, ingénieurs des Ponts et Chaussées, sortant de l'école pour qu'ils se fassent la main. Donc, les préfets des grandes régions avaient été entourés de gens de très grande qualité, qui étaient le meilleur de la fonction publique d'Etat. Donc, on a fait ce travail de coordination qui a été extrêmement difficile parce que le programme était terriblement en retard. Et il était en retard parce qu'aucune infrastructure juridico-fiscale n'était prête. C'est-à-dire que les communes étaient contre l'aménagement du golfe de Fos...

**Sabine Effosse**

Les communes comme Vitrolles, etc...

**Philippe Brongniart**

Oui, toutes. Il y avait un foutoir politique exceptionnel...

**Sabine Effosse**

Avec Marseille, essentiellement ?

**Philippe Brongniart**

... qui était très complexe, qui était lié effectivement à la rivalité qu'il y avait entre Marseille et le golfe de Fos. Cela était dû au fait que Marseille n'aimait pas trop cette opération qui attirait de l'emploi et de l'activité en dehors de la zone de la commune de Marseille, puisque Marseille n'allait pas jusque là-bas. Et pourquoi Marseille n'allait pas jusque là-bas ? Parce que Gaston Defferre avait refusé de faire une communauté urbaine, qui finalement a été faite par Jean-Claude Gaudin, il y a un an seulement. A l'époque, et notamment parce qu'il craignait beaucoup d'être débordé par les communistes, puisque l'ouest de Marseille était contrôlé par les communistes. Et donc, il y avait un débat entre la ville de Marseille et les communistes de l'Ouest, et Defferre se refusait absolument à envisager de rassembler tout ce monde parce qu'il avait fait ses comptes et qu'il pensait que dans une communauté urbaine il serait débordé sur sa gauche. Donc, c'est la première raison.

Ensuite, il y avait à l'intérieur de l'ensemble des communes de la région de l'Etang de Berre, des rivalités politiques, puisqu'il y avait des communistes mais il y avait aussi des UDR et des centristes, et des rivalités autour de la fiscalité locale, et notamment de la patente considérable que Fos devait générer. Et notamment la ville de Fos, qui était toute petite, avait toute la patente. Et les villes communistes chez qui on voulait construire les logements, parce que c'était le seul endroit où on pouvait le faire, les refusaient. Ils disaient : « *Ce n'est pas nous qui allons les prendre en charge, etc.* » Donc, il y a eu une mêlée tout à fait considérable qui a fait que l'opération de Fos a failli donner lieu à un scandale considérable, parce que les logements ne sortaient pas, les routes ne sortaient pas, et le combat avec les communes était extrêmement difficile. Finalement, cela m'a occupé pendant deux ans. Nous avons trouvé des compromis avec les communes procommunistes pour qu'ils acceptent de prendre en charge les logements avec les VRD correspondants, moyennant des aides très importantes du département, et ensuite, derrière cela, J-E Roullier a continué son travail de bénédictin pour créer deux Syndicats d'Agglomération Nouvelle : l'un à l'Est de l'Etang de Berre, l'autre à l'Ouest de l'Etang de Berre, qui ont péréqué la patente. Et donc, cette mise en place de la mise en route des deux villes nouvelles de l'Etang de Berre a été extrêmement difficile à l'Ouest, c'est-à-dire dans toute la partie Martigues, Port-de-Bouc, Fos, Port Saint-Louis du Rhône. Moins difficile à l'Est, avec Vitrolles. Mais, c'est typiquement un cas dans lequel un projet

d'aménagement était lancé, des échéances implacables étaient en route, et notamment la construction de la sidérurgie de Solmer, dont on disait à l'époque qu'elle dépensait en investissement 1 milliard de francs par jour, et donc elle allait bon train. Et elle, rien ne pouvait l'arrêter. Et donc, personnellement cela a été une expérience professionnelle, probablement la première que j'ai eue de très grande ampleur, vu la difficulté de la chose et vu la contrainte des délais, la contrainte de financements, des débats avec des élus politiques, l'intervention de Jérôme Monod comme Délégué à l'Aménagement du territoire, mais qui avait un face-à-face extrêmement difficile avec Gaston Defferre, parce que Gaston Defferre était une personnalité extrêmement rude et Jérôme Monod aussi. Et donc, le Préfet au milieu qui essayait de trouver son chemin. Et donc, cette ville de Fos s'est faite dans la polémique. Et là, par ailleurs, je dois le dire maintenant avec le recul du temps, la hâte, la passion, le désordre qui ont caractérisé cette opération ont été suivis par une déception considérable. C'est que le développement de la zone de Fos n'a jamais répondu aux attentes qu'on avait mises en elle. Parce qu'elle était fondée sur une vision extraordinairement simpliste, qui était la théorie des pôles de croissance. C'était une théorie qui était complexe, mais qui était journalistiquement perçue comme simple. Qui consistait à dire que l'industrie se déplaçait sur l'eau parce que c'est là qu'allaient se trouver les grandes industries de matières premières, parce que les mines se fermaient, les transports maritimes, etc. Et qu'à partir de là, l'intégration aval allait se faire. Et c'est pour cela qu'on a réservé autant de milliers d'hectares. Parce qu'on pensait que la chimie allait venir, la métallurgie allait venir, l'automobile allait venir, et qu'on avait préparé une zone qui était faite pour, je crois, 60 000 emplois. Et donc, la zone de Fos est vide aux trois quart. Le port de Marseille cherche toujours des clients pour compléter ces kilomètres de darses qui ne sont pas occupées. Donc, cette opération a été une opération complexe. Actuellement, ce Syndicat d'Agglomération Nouvelle vit. Il y a des paquets de logements et d'activités à Istres. Il y en a d'autres à Martigues et à Fos. Et puis, l'autre ville nouvelle, celle de l'est de l'Etang de Berre, a pris une allure beaucoup plus calme et organisée, plus méditerranéenne, avec beaucoup de bureaux, beaucoup de laboratoires, des sièges sociaux. Donc elle se déploie entre Marignane et les villes au sud d'Aix, de façon beaucoup plus discrète et beaucoup plus fluide que l'opération spectaculaire de l'Ouest.

### **Sabine Effosse**

Et avec, en fait, une diversification des emplois ?

### **Philippe Brongniart**

Eux, n'ont pas eu de problème pour trouver des emplois : le développement économique est venu. Parce qu'elle était un peu comme les villes nouvelles de l'agglomération parisienne, dans la zone de développement naturel de Marseille. Donc, logiquement, Marseille poussait à l'Ouest. D'ailleurs, il n'y avait pas beaucoup de place ailleurs, à Marseille. Elle poussait au Nord-Ouest. Et donc, toute la plaine de Marignane, Vitrolles et toutes les communes qui vont vers Aix se sont développées dans une sorte d'urbanisme un peu à l'américaine. D'ailleurs, maintenant, le point d'orgue cela a été la gare TGV d'Aix, qui est au milieu de tout cela.

**Sabine Effosse**

Vous avez donc vécu ces rivalités politiques. En ce qui concerne l'Etablissement public d'aménagement (EPA), est-ce que vous avez eu des contacts étroits avec eux ? Qui était le Directeur de l'EPA à l'époque ?

**Philippe Brongniart**

Et bien, il y avait un premier Directeur de l'EPA qui s'appelait Girardet. Il y a eu plusieurs Directeurs de l'EPA.

**Sabine Effosse**

Parce que je crois qu'il y a eu quelques difficultés relationnelles avec, justement, Gaston Defferre, qui au départ ne voulait pas du premier Directeur de l'EPA. Donc, il n'y a pas eu incompatibilité d'humeur ? Vous n'avez pas suivi...?

**Philippe Brongniart**

Il faudrait que je reprenne, parce que là, je ne me souviens pas de cela.

**Sabine Effosse**

En tous cas, ce qui est sûr, c'est que les Directeurs de l'EPA des Rives de l'Etang de Berre ont changé régulièrement !

**Philippe Brongniart**

Oui, mais cela n'est pas complètement surprenant : une opération d'aménagement est forcément une opération polémique. Moi, j'en ai connu deux ou trois. Il y a eu un garçon qui s'appelait Becker, qui ensuite a été nommé patron d'Euro-Méditerranée, dont il vient d'être remercié aussi. Il y a eu un garçon, qui était un ami personnel, qui s'appelait Damiani. Il y a

eu toute une série de gens qui se sont succédés. Mais ce sont des métiers qui sont fatigants et ce sont des métiers qui sont polémiques.

**Sabine Effosse**

Vous-même, vous étiez en relation avec le Directeur de l'EPA ?

**Philippe Brongniart**

Bien sûr !

**Sabine Effosse**

Et le Président de l'EPA, qui était un élu, est-ce que vous vous souvenez un peu de lui ? Est-ce qu'il avait un rôle, ou est-ce qu'il était plutôt effacé par rapport au Directeur de l'EPA ?

**Philippe Brongniart**

Pour moi, le Directeur de l'EPA était très nettement dominant sur le Président. Mais je suis incapable de vous rappeler le nom des présidents de l'Etang de Berre.

**Sabine Effosse**

En général, c'étaient des élus locaux ?

**Philippe Brongniart**

Oui, cela devait être le maire de Vitrolles, ou le maire de Marignane, à l'époque.

**Sabine Effosse**

Donc, ces combats entre les communes, c'étaient des combats à motifs politiques ?

**Philippe Brongniart**

C'était politique et fiscal. C'était des combats politiques et financiers. Je dirais même qu'heureusement que la patente était là, parce qu'en fait, les communes, c'est un peu comme avec la loi Chevènement. Elles n'ont accepté de se rassembler que lorsqu'il y a eu un argument financier majeur. C'est ce que Chevènement a fait, fort bien d'ailleurs, avec les communautés d'agglomération et les communautés de communes. Le débat était sur la patente, et il était aussi politique. Mais il était surtout politique à l'Ouest, parce qu'à l'Ouest il y avait une opposition très forte entre cette base de gauche, qui était historique, très puissante, très

organisée, et les communes modérées. Alors qu'à l'Est, à l'époque, ils étaient tous socialistes modérés ou centristes. Il n'y avait pas de Front national, à l'époque. Donc, c'était plus facile de les mettre ensemble. Moi je n'étais qu'un élément central et je faisais cela parmi d'autres choses. Je me suis très fortement investi dans la grande crise de Fos, entre 71 et 73. Mais après, cela a été terminé. La sidérurgie a été inaugurée en 1973. Et si vous voulez aller plus avant, J-E Roullier peut vous y aider et moi aussi, il faudrait retrouver des témoins de cette époque. Il y a un certain nombre de noms que je peux vous donner, par exemple, Didier Cultiaux qui est Préfet, il est Directeur de la Police Nationale. Il était le patron de la mission régionale. C'était un garçon qui a joué un rôle très important, il était l'agent du Préfet. Je pourrais vous donner le nom de beaucoup de gens qui pourraient vous raconter des choses plus précises. Dominique Becker peut vous parler de l'EPA. Ce sont des gens que je peux retrouver facilement.

**Sabine Effosse**

Et vous, en ce qui concerne la gestion de la grande crise de Fos, vous êtes intervenu pour justement accélérer la réalisation ?

**Philippe Brongniart**

Je suis intervenu pour faire deux choses. C'était mon travail de coordinateur de faire en sorte que l'ensemble des équipements indispensables soit débloqué....

**Sabine Effosse**

Les routes et les logements ?

**Philippe Brongniart**

Oui. J'ai eu un grand dossier qui était "le logement des travailleurs de chantier". Il y avait 10 000 travailleurs de chantier. Et les communes ne voulaient pas les accueillir. On a donc financé un compte d'Etat à l'époque, avec le FIAT, parce que la DATAR avait la chance d'avoir un budget à elle. Et donc, dans les cas désespérés, si personne ne voulait rien faire, on y allait directement. On a donc construit, dans un délai record, des logements de chantier pour 10 000 personnes. Des logements préfabriqués qui étaient de bon niveau. Et en plus on a fourni, parce que les populations étaient terrorisées à l'idée de voir arriver ces travailleurs qui étaient essentiellement étrangers, un accompagnement social, éducatif pour les accompagner et pour faire en sorte qu'ils ne soient pas, au milieu de cette plaine, un risque pour la

population. Donc, il y avait la conduite du chantier, la réalisation des infrastructures et la réalisation des logements pour les gens qui venaient définitivement, pour les gens qui allaient arriver. Solmer a amené 6000 personnes, je me souviens, donc il fallait accueillir 6000 emplois définitifs à la date voulue.

**Sabine Effosse**

Et là, vous avez lancé les programmes ?

**Philippe Brongniart**

On a donc débloqué les programmes d'HLM. On a fait acheter des terrains, on s'est mis d'accord avec les communes, on a construit beaucoup d'écoles. On a même construit l'extension de l'hôpital de Martigues. On a accéléré le pont de Martigues, car le viaduc n'existait pas. Je faisais donc un travail de coordination interministérielle. Et par ailleurs, dans la crise politique, j'ai fait un travail de liaison personnelle avec les élus. J'avais de bons contacts avec les élus de tous bords. J'allais voir Monsieur Rieubon, député maire de Port-de-Bouc, communiste, qui était un personnage remarquable, et je lui disais "*Monsieur le Sénateur-maire, il faut qu'on en sorte*". Il m'expliquait combien il était furieux, etc. Voilà, j'ai fait cela pendant deux ans. Cela a été certainement pour moi une très grande expérience. Donc, on est arrivé à un consensus, et ensuite J-E Roullier a pris le relais pour essayer de monter des cadres institutionnels plus stables. On essayait de trouver des solutions à court terme. Et il a fait un travail absolument formidable pour monter le SAN de l'Ouest de Berre. Je suis gêné car en dehors de cette expérience que j'ai eue à Fos, je ne suis pas entré dans les méandres de la mise en oeuvre juridique et politique des villes nouvelles. Je l'ai suivie, j'ai été informé, mais je faisais autre chose en dehors de l'opération de Fos.

**Sabine Effosse**

Pour la mise à l'oeuvre du Syndicat Communautaire d'Aménagement entre les communes de la ville nouvelle de l'Etang de Berre, vous avez suivi la ZAN ?

**Philippe Brongniart**

On a réussi à assembler dans le même SAN les cinq ou six communes principales de l'ouest de l'Etang de Berre.

**Sabine Effosse**

Vitrolles restant à part ?

**Philippe Brongniart**

Oui, il y a eu deux structures d'agglomération nouvelle différentes. Elles sont quand même séparées par l'Etang de Berre. Elles sont très loin. Il y a eu un Syndicat d'Agglomération Nouvelle qui a rassemblé Istres, Fos, Martigues, Port-de-Bouc, et un autre syndicat qui a rassemblé Vitrolles, Marignane, les Pennes-Mirabeau à l'Est. Les conditions de démarrage et de fonctionnement, je ne peux pas vous en parler précisément.

**Sabine Effosse**

Oui, parce que la loi Boscher date de 1970. Mais le temps de la mise en place, cela devait être créé...

**Philippe Brongniart**

En plus, j'ai quitté la DATAR en début 1974. Je me souviens du travail, et j'avais été impressionné par la capacité de J-E Roullier à trouver son chemin dans cette fantastique complexité technique, qui était d'adapter les impôts locaux pour arriver à faire fonctionner cela au service d'une agglomération nouvelle. C'était un travail absolument étonnant. Et qui est à peu près unique en France parce que, le cas du Languedoc-Roussillon était beaucoup plus simple, parce qu'on aménageait des territoires complètement vierges.

**Sabine Effosse**

Mais il y avait quand même des communes existantes ?

**Philippe Brongniart**

Oui, mais ces communes existantes attendaient la patente. Elles n'ont pas été priées de financer. Elles avaient des populations extrêmement réduites : la Grande Motte n'existait pas. Cela a été fait sur des terres vierges.

**Sabine Effosse**

Pour le Languedoc-Roussillon, cela a donc été financé par des fonds d'Etat ? Des prêts du Trésor ?

**Philippe Brongniart**

Absolument.

**Sabine Effosse**

En ce qui concerne vos relations avec J-E Roullier, qui était donc au Groupe central des villes nouvelles (GCVN), vous l'avez connu à ce moment-là ?

**Philippe Brongniart**

Oui, il s'est très vite affirmé comme le patron des villes nouvelles de la région parisienne, au moment où elles ont commencé à décoller. Et on a créé le GCVN en décembre 1970, qui est ensuite devenu une entité nationale.

**Sabine Effosse**

Là, il a eu également les villes nouvelles de province... C'est à ce moment-là que vous êtes entré...?

**Philippe Brongniart**

Les villes nouvelles de la région parisienne, d'abord, elles ont été très vite prises en main par la région parisienne. C'est quand même une affaire de la région parisienne à 80 %. Moi j'ai beaucoup suivi les villes nouvelles dites de province, qui ont eu un destin beaucoup moins glorieux que les villes nouvelles de la région parisienne. J'ai suivi le démarrage de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau, à Lyon, qui a donné lieu à des démêlés politiques, et là aussi j'étais pris dans la politique avec le maire de Lyon, parce que ce schéma directeur de Lyon n'a jamais été complètement endossé par la ville de Lyon qui était contre les orientations générales prises. La ville de Lyon avait donc accepté l'aéroport de Satolas, elle avait accepté des schémas autoroutiers, et la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau est apparue aux Lyonnais, pendant longtemps, comme étant une erreur.

**Sabine Effosse**

En plus, c'était dans le département de l'Isère ?

**Philippe Brongniart**

Oui. C'était dans le département de l'Isère. Donc, c'était à cheval : il y avait une partie qui était dans le Rhône et le reste était en Isère. Et cet endroit était réputé être un endroit humide, froid et brumeux, ce qui n'était pas faux. Et en plus assez plat, puisque l'Isle d'Abeau, c'est dans la

plaine où passent les autoroutes vers Chambéry et Grenoble. Et puis il y a des collines autour, donc c'est assez joliment articulé, mais enfin il y a une bonne partie qui est plate au milieu, qui est en cuvette, et donc cette ville nouvelle de l'Isle d'Abeau a eu un mal de chien à démarrer.

**Sabine Effosse**

C'était quand même un lieu de communication ?

**Philippe Brongniart**

Oui, c'était un lieu de communication. Bien qu'encore les communications n'étaient pas faites à l'époque, puisqu'il y avait les autoroutes circulaires de Lyon. Le contournement Est de Lyon n'était pas fait. Donc, il y avait simplement les autoroutes qui allaient vers les Alpes. C'était donc une opération à très long terme, et pour laquelle on a eu beaucoup de mal à trouver des activités.

**Sabine Effosse**

Même au point de vue de la logistique ?

**Philippe Brongniart**

On a trouvé de la logistique. On a trouvé quelques laboratoires. On a trouvé des gens qui acceptaient d'habiter là-bas, parce que cela n'était pas très cher. Mais, il est clair que les Lyonnais, à l'époque, considéraient que l'ouest lyonnais était l'avenir de Lyon, que c'était l'endroit à développer. Or, unanimement, les gens sérieux considéraient que développer l'ouest lyonnais, avec les problèmes de communication qu'il y avait pour traverser les rivières, la Saône et le Rhône, et pour traverser toute la partie de l'ouest lyonnais qui est très vallonnée et très accidentée, que le développement de Lyon à l'ouest était une aberration. Donc cette vision a été confirmée et imposée par l'Etat, et les débuts de la ville nouvelle de l'Isle d'Abeau ont été extrêmement difficiles.

**Sabine Effosse**

C'était Monsieur Rossi qui était Directeur ?

**Philippe Brongniart**

Il y a eu Rossi. Et il y a eu Paufique, après. Depuis je pense que c'est devenu une zone logistique, un peu organisée, l'Isle d'Abeau. Je ne m'y suis pas arrêté depuis longtemps. Il faut dire que Satolas est devenu très important. Le TGV à Satolas, même si cela ne donne pas l'impression de marcher très fort, mais tôt ou tard, Satolas/TGV, c'est quand même extrêmement puissant. L'aéroport de Satolas marche extrêmement bien. Donc logiquement cela devrait faire une zone plus ou moins aéroportuaire.

**Sabine Effosse**

Lorsque vous avez démarré le projet, effectivement, c'était loin d'être gagné compte tenu de l'hostilité, là encore, des élus locaux ?

**Philippe Brongniart**

Oui. C'est le côté un peu insolite de ce projet, au point de vue positionnement géographique, par rapport à l'histoire séculaire de Lyon et à la géographie.

**Sabine Effosse**

Le développement à l'Est est toujours difficile, même pour la région parisienne, le développement de l'Est parisien ne s'est pas fait sans difficulté ?

**Philippe Brongniart**

La région parisienne est tellement puissante qu'elle a même réussi à faire démarrer Marne-la-Vallée. Ce qui n'était pas évident au départ. Je ne suis pas sûr qu'il y ait une damnation à l'Est.

**Sabine Effosse**

Disons, qu'historiquement on voit quand même que pour l'Est c'est plus difficile. Et sinon, est-ce que vous vous êtes occupé du Vaudreuil ou pas ?

**Philippe Brongniart**

Je me suis beaucoup occupé de Lille qui, elle, était un projet de beaucoup plus petite taille, et qui a très bien marché.

**Sabine Effosse**

C'était un développement de quartier sud ?

### **Philippe Brongniart**

Oui, mais c'était quand même une ville nouvelle avec un EPA, un Syndicat d'Agglomération Nouvelle. Il y avait tous les attributs d'une ville nouvelle. Elle avait, premièrement, des directeurs très puissants. Notamment J.C Ralite qui avait une vision grandiose du projet. Mais elle était menée par un élu, qui était le père de la ville nouvelle. Parce que tous les projets, c'est comme dans un groupe : quand on fait un grand service d'eau dans une ville étrangère, cela ne marche que s'il y a un élu et un patron sérieux. Mais l'élu est indispensable. Or, la plupart des villes nouvelles se sont faites sans élus. Et le seul endroit où il y a eu un élu qui a pris cela sous son aile, c'est Arthur Notebart à Lille, qui est mort il y a un mois. C'était son projet. Il a donc fait la loi, et la ville nouvelle est sortie. Il était Président de la communauté urbaine de Lille. Le Vaudreuil, c'est dramatique.

### **Sabine Effosse**

Cela, c'était une volonté de la DATAR, c'est pour cela que je vous dis cela.

### **Philippe Brongniart**

Le Vaudreuil, c'est une histoire assez dramatique, parce que c'est quand même, pour moi, n'en déplaise à J.P Lacaze, qui est un grand urbaniste et un grand intellectuel, cela a été une collection de malentendus. Je considère que c'est une histoire terrible. Les malentendus n'étaient pas simplement urbanistiques, ils étaient sur la dynamique de l'axe Basse-Seine. A l'époque la DATAR combattait les villes nouvelles de la région parisienne, et on pensait que la région parisienne allait faire comme Shanghai et qu'elle allait faire 15 millions d'habitants. On pensait que rien ne pourrait l'arrêter. Et donc, la DATAR faisait l'impossible pour freiner la région parisienne. De ce point de vue-là, les villes nouvelles de la région parisienne n'étaient pas sa "*cup of tea*". Mantes commençait à se développer pas mal, et la Basse-Seine, entre Mantes et Paris, donnait une impression de bourgeonnement extrêmement fort. C'est là qu'une erreur d'appréciation a été faite : c'est que non seulement on a arrêté Mantes-sud, mais cela, ce n'était pas très grave, mais surtout on a considéré qu'il fallait absolument stopper le développement vers l'ouest de la Basse-Seine, et faire une coupure entre Mantes et la région de Rouen. Donc, on a "retoqué" des investissements dans la région de Vernon, sauf la raffinerie de Vernon qui a été faite par le gouvernement contre l'avis de la DATAR, et qui depuis a été fermée et détruite. Et là où il y a eu une contre-performance économique majeure, c'est que la Basse-Seine, entre Paris et Mantes, au lieu de se développer, s'est effondrée. Dans les années 80, cet axe industriel s'est effondré. Notamment toutes les cimenteries ont disparu.

Toutes les raffineries ont disparu. Une collection d'industries chimiques ont disparu : les Cellophanes, etc. Il ne restait que la voiture. Et la voiture, pendant un temps, a été très mal aussi. C'était au moment de l'internationalisation : on a fait des voitures en Espagne, des voitures en Italie, des pièces détachées à droite et à gauche. Et la région de Mantes est restée profondément sinistrée sur le plan social. L'analyse qui avait été faite d'un pôle de surcroissance, était une analyse qui était aussi fausse que la théorie des pôles de croissance appliquée à Fos. Alors, là-dessus on a eu l'idée qu'il fallait absolument faire une coupure. Et là, on a eu cette idée incroyable : plutôt que de s'appuyer sur la ville de Rouen, de faire un site "*from scratch*", complètement vierge, dans une boucle de la Seine qui n'est pas désagréable en tant que telle, mais qui était ce projet extraordinaire, qui était une création intellectuelle totale, qui consiste à créer Le Vaudreuil. Jean-Paul Lacaze et un autre garçon qui s'appelait Poinsignon, et était chef de la mission régionale de Normandie, en ont été les promoteurs. J-P Lacaze a appliqué à la ville du Vaudreuil des principes urbanistiques qui, en soi, étaient des principes extrêmement intéressants et nouveaux, et donc, il a dessiné cette ville qui est une ville en quadrillage avec une séparation complète des circulations et des quartiers, avec uniquement des logements de taille basse avec des terrasses, il n'y a pas de logements en hauteur, pour faire des espèces de villas interconnectées avec des escaliers et les voitures en-dessous.

### **Sabine Effosse**

En ce qui concerne le choix d'édifier Le Vaudreuil, cela revenait à Olivier Guichard et à Jérôme Monod directement ?

### **Philippe Brongniart**

Oui, alors là il faudrait retrouver les termes. Cela a été fait dans le cadre du schéma d'aménagement de la Basse-Seine. Le site a été défini et ensuite, comme il y avait des gens passionnés par ce projet, le projet a traversé le processus. Mais alors, ce qui est curieux c'est que la ville de Rouen, à l'inverse de la ville de Lyon ou la ville de Marseille qui tempêtaient, apparemment la ville de Rouen s'est peu plainte. Cela serait intéressant de voir, si on voulait faire une thèse sur la condition de naissance de la ville nouvelle du Vaudreuil, qui serait à mon avis un sujet absolument passionnant, de savoir pourquoi ? Je pense qu'on a dû considérer que la ville nouvelle de Rouen était complètement coincée dans son site. Parce qu'au nord il y a une falaise, il y a la coupure de la Seine, au sud il y a des forêts. Probablement que Rouen qui est une ville qui a un petit potentiel, qui est une ville qui ne va

pas très bien, on aurait mis dessus tout ce qu'on a mis au Vaudreuil, cela l'aurait sûrement aidée. Pourquoi on n'a pas retenu l'agglomération rouennaise ? C'est une question que je me pose toujours.

**Sabine Effosse**

Et vous, vous ne l'avez pas su quand vous vous êtes intéressé au site du Vaudreuil ?

**Philippe Brongniart**

Quand je suis arrivé le site était déjà choisi.

**Sabine Effosse**

Et il n'a jamais été remis en cause ? En tous cas pas pendant votre période ?

**Philippe Brongniart**

Non, et en plus il y avait, localement, un parlementaire qui a joué un rôle important parce qu'il s'était passionné pour le projet.

**Sabine Effosse**

Donc, là aussi il y a eu le soutien d'un élu ?

**Philippe Brongniart**

Oui, c'était le maire de Louviers. Et donc ce processus s'est engagé. Mais, à l'époque on était toujours dans l'idée, c'est cela qui a faussé les perspectives, que la région parisienne allait être un monstre terrifiant et qu'il fallait absolument la reporter sur l'extérieur. Et que la Basse-Seine était spécialement un axe menaçant. Parce que sinon, on aurait pu, mais on n'a pas osé, concevoir une politique du bassin parisien qui consistait à renforcer absolument les villes du bassin parisien. C'est-à-dire qu'on n'a jamais osé faire une ville nouvelle à Reims, à Amiens ou à Orléans.

**Sabine Effosse**

Ce qui était l'idée au départ de Roland Nungesser ?

**Philippe Brongniart**

Absolument. Et les élus de ces villes s'en sont beaucoup plaints. On a traité les élus avec une certaine désinvolture, une certaine hauteur. Ils ont dit '*Nous, on est à une heure et demie de Paris, on a des mauvais trains, on a des mauvaises routes. Qu'est-ce que vous fichez ?*' Donc ils ont vraiment pesté contre les villes de la région Ile-de-France.

**Sabine Effosse**

Et la DATAR ne les a pas aidés non plus ?

**Philippe Brongniart**

Non, c'est après. La période des villes nouvelles a décliné et on a commencé à faire des efforts sur le bassin parisien. Mais peu. Après, on a engagé la politique des villes moyennes. Je ne me souviens pas qu'on ait fait des efforts spectaculaires sur le bassin parisien.

**Sabine Effosse**

Oui, parce qu'effectivement, tout ce qui était Orléans, Chartres, Amiens, cela a toujours été délaissé alors que c'était relativement proche de Paris ?

**Philippe Brongniart**

Si on essaie de tirer un bilan, on peut dire que de toutes façons les villes nouvelles de la région parisienne ont servi à aménager un développement qui était, de toute façon, spontané. Donc, à mon avis, elles ont mis de l'ordre dans ce qui aurait été anarchique.

**Sabine Effosse**

Mais cela n'a pas vraiment canalisé la croissance ? Quand on regarde les chiffres, il y a moins d'1 million d'habitants dans les cinq villes nouvelles. Donc cela reste relativement faible.

**Philippe Brongniart**

Mais le seul cas aberrant, c'est le Vaudreuil. C'est vraiment un cas *in vitro*, poussé jusqu'à l'extrême. C'est un peu comme la ville nouvelle de Richelieu ou des quelques villes nouvelles comme celle du Doubs, Arc-et-Senans, des rares cas qui, à l'origine, ont été des créations artificielles, des créations d'un cerveau totalement artificielles avec un rêve de la fonctionnalité à la "le Corbusier, - pour le Vaudreuil - qui me fascine, parce que c'est extraordinaire comme tentative.

**Sabine Effosse**

Et d'ailleurs, ils sont toujours actifs. En tous cas, pour promouvoir leurs réalisations, ils ont réussi à faire sortir un timbre.

**Philippe Brongniart**

Le problème est que Le Vaudreuil a donc été envahi par tous les gens qui n'avaient pas de logements. Donc c'est une ville qui est une ville maghrébine à 100 % pratiquement.

**Sabine Effosse**

Une ville pauvre de logements sociaux, en fait ?

**Philippe Brongniart**

Oui, c'était des logements sociaux au départ. Parce qu'on savait bien qu'on n'allait pas mettre des logements de luxe. Mais, c'était des logements sociaux de bon standing, du type un peu villa, avec le plan d'eau qui était superbe. Et cela a été occupé par des familles algériennes ou maghrébines, et dans un grand climat d'insécurité. Et le bâti est dans un état épouvantable. D'abord, cela n'a pas toujours été bien construit.

**Sabine Effosse**

C'était courageux de sa part !

Le Vaudreuil est donc devenu une ville industrielle ? Il n'y a que des industries ?

**Philippe Brongniart**

Non, il y a très peu de choses. Si, il y a des industries dans la zone, si vous passez sur l'autoroute, il y a toute la zone de Louviers. Et Louviers-Incarville est devenu une grande zone de logistique. Et par ailleurs, il y a des emplois ailleurs dans la Basse-Seine. Il y a encore des papeteries qui marchent, il y a Renault-Cléon qui fonctionne. Donc il y a encore pas mal de choses, dans la zone. Ce sont des gens qui travaillent en dehors de la ville nouvelle.

**Sabine Effosse**

Et là, du coup le ratio habitat/emploi n'a pas du tout fonctionné au Vaudreuil ? Parce qu'au départ, la volonté, c'était d'essayer de créer presque autant d'emplois que de logements.

**Philippe Brongniart**

On a amené quelques établissements publics nationaux. D'ailleurs, je ne sais même plus s'ils sont encore là. On a amené des Instituts supérieurs de je ne sais quoi. Mais, on y a cru, longtemps. Si vous voulez parler du Vaudreuil, il faudrait vraiment demander à Lacaze. On a implanté quelques Instituts, du genre Instituts de Géologie, Instituts Technique des Sciences, etc. Des trucs de l'Etat, qu'on a déménagés là-bas. Et je ne sais pas s'ils ont survécu, mais il y a eu un moment où on a cru que cela pouvait être un pôle de fixation de l'activité.

**Sabine Effosse**

En fait, c'est par l'échec d'un peuplement un peu mixte, j'imagine que les activités ont vite périclité.

**Philippe Brongniart**

Absolument. Je ne sais pas comment cela tient financièrement, d'ailleurs, sur le plan,... parce que là aussi, il y avait un Syndicat d'Agglomération Nouvelle.

**Sabine Effosse**

L'opération ville nouvelle du Vaudreuil s'est arrêtée sur l'initiative de l'Etat, dans le début des années 80 ? C'était un échec financier terrible, donc là, ils ont limité l'opération ? Par contre Villeneuve d'Ascq est plutôt une réussite grâce au soutien d'un élu. Le Vaudreuil est un échec, et l'Isle d'Abeau et les rives de l'Etang de Berre, en fait, sont une semi réussite ?

**Philippe Brongniart**

Oui, on ne peut pas dire que les rives ouest de l'Etang de Berre... On ne peut pas dire que cela soit une réussite.

**Sabine Effosse**

Pour qualifier ces villes nouvelles de province, est-ce que vous pensez que la DATAR ne s'est pas un peu précipitée sur cette voie, alors que, comme vous dites, il y avait des choses à faire sur les villes existantes ? Je veux parler encore de croissance économique.

**Philippe Brongniart**

Maintenant on est devenu très sévère sur les grands ensembles. Moi, je suis rentré dans l'administration de l'Etat au moment où les grands ensembles marchaient à fond. En 1966, je suis entré au ministère de l'Equipement.

**Sabine Effosse**

Mais on ne commençait pas à ralentir ?

**Philippe Brongniart**

Non, on était encore dans la phase où il fallait les remplir, les terrains avaient été achetés, les programmes se déroulaient et on construisait encore à fond. Les grands ensembles viennent d'une urgence incroyable, la crise du logement était énorme. Il y avait les bidonvilles. Et il y avait aussi une crise du transport, de la circulation, qui était considérable. Donc, les grands ensembles ont été montés par la Caisse des Dépôts avec l'accord de l'Etat. Et la Caisse des Dépôts s'est mis à fond sur ces programmes-là. Ils ont apporté une réponse au problème de logement de gens qui venaient travailler en ville et qui avaient retrouvé des logements d'un confort inespéré. On disait même à l'époque que les gens qui arrivaient de la campagne ne savaient pas se servir de baignoires. La croissance urbaine, à l'époque, était de 2-3 % par an. Alors, on disait : *"Les grands ensembles, ce n'est pas possible, ce sont des escalopes."* On ne disait pas que c'était des *ghettos* parce que c'était des français qui étaient dedans. Mais, on disait : *"C'était quand même très brutal, ces chemins de grues, etc."* On a dit qu'il fallait sortir de cette conception trop restrictive et passer à une conception urbanistique globale. D'où les villes nouvelles. Mais les villes nouvelles ont été de la même inspiration. C'est-à-dire maîtriser le développement urbain, qui était supposé extrêmement rapide, offrir des logements et des infrastructures, des superstructures à une population.

**Sabine Effosse**

Il y avait le mot "collectif" d'ailleurs je crois.

**Philippe Brongniart**

Oui. Mais, il y a eu très vite, dans les villes nouvelles, une portion de logements individuels assez importante.

**Sabine Effosse**

Mais, qui n'avait pas été introduite sur l'initiative du Ministre, A. Chalandon ?

**Philippe Brongniart**

Si, certainement. Mais, il y avait du collectif, parce que le collectif structure l'espace. A Cergy-Pontoise, il y a des gros programmes d'individuel. L'Etang de Berre est fait largement en individuel à l'Est. A Marne-la-Vallée, il y a beaucoup d'individuel. A Evry, par contre, il y a peu d'individuel. Et donc, c'était sous la pression urbaine. Là où on s'est aussi trompé, c'est que la pression urbaine a duré jusqu'en 1980, ou 1975. Et ensuite, elle s'est arrêtée. Il y a eu un moment où les villes nouvelles qui étaient menacées par la surchauffe, cherchaient désespérément des occupants. Un peu comme les grands ensembles cherchaient des occupants, à la fin.

**Sabine Effosse**

D'où la réorientation vers le "tout logement social", en fait. Parce qu'à partir du moment où on a besoin de peupler,...

**Philippe Brongniart**

A l'origine, les grands ensembles, c'était un rêve de mixité sociale. Donc, il devait y avoir un tiers de HLM, un tiers d'accession à la propriété sociale, un tiers de logements à moitié aidés que l'on appelait des ILN, etc. Donc, il devait y avoir un mixage. Et comme les logements d'un certain standing ne sont pas venus, on a fini avec des HLM. Un peu comme les villes nouvelles aussi.

**Sabine Effosse**

Donc, il y a une réorientation par manque de prévision ? Parce que pour remplir les logements, on a fait venir des populations plus défavorisées, qui sont beaucoup plus mobiles, évidemment.

**Philippe Brongniart**

Voilà. Ensuite, ces populations, pour les grands ensembles, ont été remplacées par des étrangers. D'où les problèmes actuels.

**Sabine Effosse**

Pourquoi cela n'a-t-il pas été révisé à temps ?

**Philippe Brongniart**

Parce que les investissements étaient faits, de même les infrastructures. Les routes étaient là, les réseaux étaient tirés, les terrains étaient achetés. Donc, les directeurs de villes nouvelles avaient pour mission de finir, et d'essayer de rentabiliser. Ou de rembourser le Trésor, puisque tous ces terrains ont été faits avec des prêts du Trésor, qui attendait qu'on le rembourse.

**Sabine Effosse**

Donc là, pour une fois, on avait prévu trop large et beaucoup trop en avance par rapport à ce qui s'est passé ?

**Philippe Brongniart**

Oui, et dans un contexte qui était au départ un contexte éminemment technocratique. Parce que le crédit d'administration de l'Etat entre 1945 et 1975-80 était extrêmement grand. Son autorité avait été construite sous la IV<sup>e</sup> République. On a toujours dit que les hauts fonctionnaires de l'époque avaient géré la République pendant que les gouvernements changeaient, les Bloch-Lainé ou autres Lauré, Baumgartner, tous ces gens là. Et qu'ensuite l'Etat s'est mis à aménager le territoire avec la même audace et la même outrecuidance. Et les Delouvrier, Guichard, Monod, ont incarné cela. Et qu'à l'époque, on ne doutait pas du bien-fondé. On allait chez les préfets de région en disant *"On va faire ceci, on va faire cela... Vous avez besoin de 200 millions. On va vous les sortir..."* C'était une époque qui était assez exaltante. L'un des points qui est très bien raconté par Lacaze, c'est que l'Etat s'est emparé de ces dossiers de politique urbaine, à peu près au moment où j'arrivais, parce qu'il en avait assez de la domination de la Caisse des Dépôts. La Caisse des Dépôts, avec le réseau SCET (Sociétés d'Economie Mixte), avait pris en main les grands ensembles, et l'Etat a commencé à se préoccuper de croissance urbaine, et la réaction de Guichard, Pompidou, Monod, a été de dire *"Halte à la Caisse des Dépôts !"* Et donc, on a créé des structures qui font que l'Etat a repris le contrôle des aménagements.

**Sabine Effosse**

Parce que les politiques pensaient que la Caisse des Dépôts prenait trop d'ampleur ?

**Philippe Brongniart**

Ils pensaient que la Caisse des Dépôts prenait trop d'ampleur, avait des politiques à courte vue, trop locales, trop liées aux élus locaux. Et que l'aménagement du territoire méritait autre chose. Que la Caisse des Dépôts devait être mise au service d'une politique nationale

d'aménagement du territoire. On a créé d'ailleurs, à l'époque, un autre groupe interministériel qui s'appelait le Groupement Interministériel Foncier, qui avait pour objet de piloter les financements fonciers de la Caisse des Dépôts. C'était en 1969.

**Sabine Effosse**

Donc là, il y a vraiment eu une remise au pas ?

**Philippe Brongniart**

Oui. Et il y a eu, simultanément, une entrée dans ces domaines-là, du corps des Ponts et Chaussées, qui a été un autre évènement fondamental. Et il y a eu une alliance de fait, entre le corps des Ponts et Chaussées, la DATAR et le gouvernement, pour que le corps des Ponts et Chaussées soit l'armée de cet aménagement. Et ceci a été au début incarné par un homme qui était Georges Pébereau et qui était Directeur de l'urbanisme, qui était un ancien des Ponts et Chaussées, et qui a fait virer le corps des Ponts vers l'urbanisme, alors que le corps des Ponts ne s'intéressait pas à l'urbanisme. Et donc le corps des Ponts et Chaussées a envahi l'urbanisme. Cela explique beaucoup la vigueur avec laquelle tout cela a été mené. Il y avait, d'une part, la DATAR, son argent et son prestige. Il y avait le gouvernement. Et il y avait, comme bras séculiers, tous ces ingénieurs des Ponts qui sont devenus urbanistes.

**Sabine Effosse**

Les Ponts et Chaussées étaient déjà présents dans la construction des grands ensembles ?

**Philippe Brongniart**

Oui, mais les Ponts et Chaussées sont devenus les aménageurs de Fos. Les Directeurs d'OREAM étaient tous des ingénieurs des Ponts. Et donc, le corps des Ponts a fait une OPA sur l'urbanisme. Cette OPA sur l'urbanisme n'a cessé que lorsque la montée de l'environnement est apparue. Donc l'environnement est apparu ici, en France, en 1969, avec la création du ministère de l'Environnement, avec Robert Poujade. Ensuite l'Environnement est devenu, dans sa liaison avec l'Architecture, une contre-force, qui a largement été incarnée par le ministre d'Ornano. Et à ce moment-là, la percée du corps des Ponts et Chaussées sur les grands aménagements commençait à baisser, et l'aménagement est redevenu plus quelque chose partagé entre la Culture, l'Architecture, l'Environnement.

**Sabine Effosse**

Parce que le grand danger avec l'OPA des Ponts et Chaussées sur l'urbanisme, c'était quand même d'avoir un urbanisme essentiellement fonctionnel ?

**Philippe Brongniart**

Oui, enfin, beaucoup d'ingénieurs des Ponts sont devenus des poètes. Lacaze en est un.

**Sabine Effosse**

Mais quand on voit la réalisation du Vaudreuil, on peut se demander quelle est sa dimension poétique...

**Philippe Brongniart**

Oui, mais enfin la réalité est toujours différente du rêve. Le drame de l'urbanisme, c'est que l'urbanisme est un rêve. Et donc on est toujours déçu par l'urbanisme. C'est rarissime. Tout d'un coup, on se dit que c'est le coup de foudre. On peut avoir un coup de foudre sur une réalisation, un mur, une construction, un appartement. Mais, sur une ville, qui n'est pas décevante, c'est moins évident. La prétention des hommes à fabriquer des villes nouvelles, est une prétention invraisemblable, outreucidante.

**Sabine Effosse**

C'est tout à fait intéressant, ce que vous dites sur l'entrée des Ponts et Chaussées. Donc, cette entrée apparaît véritablement avec la volonté de l'Etat de remettre la Caisse des Dépôts au pas, et à partir de pressentis qu'ils sentaient ?

**Philippe Brongniart**

Oui, et elle a été marquée par le fait que le ministère de la Construction, qui était mené par des urbanistes d'Etat qui n'étaient pas des ingénieurs, a été rattaché au ministère de l'Equipement. C'est la création du ministère de l'Equipement, en 1966.

**Sabine Effosse**

Dirigé par Edgar Pisani ?

**Philippe Brongniart**

Pisani était un personnage qui faisait des discours sur l'aménagement urbain qui étaient prophétiques. C'était une époque de grande exaltation.

**Sabine Effosse**

Mais Pisani, au départ, était contre les villes nouvelles ? Quand il était allé à Evry, il avait dit que c'était une « aventure intellectuelle » ? Il me semble qu'il avait pris des positions un peu hostiles, ponctuelles ?

**Philippe Brongniart**

C'est possible. Mais Pisani, c'était avant la grande époque des villes nouvelles. Monsieur Pisani a été nommé ministre de l'Equipement en 1966 et il est parti très vite. Pourquoi il est parti ? Je ne sais plus. Je pense qu'il est parti sur un incident politique, sur les ordonnances. Il y a eu un incident politique et il a démissionné puisqu'en 68 le ministre de l'Equipement c'était Ortoli.

**Sabine Effosse**

Il y a eu Galley pendant six mois, et puis ensuite Ortoli, qui lui, était très favorable aux villes nouvelles. Il connaissait bien Paul Delouvrier. Et ensuite il y a eu Albin Chalandon, que vous avez dû connaître, je pense ?

**Philippe Brongniart**

Oui, bien sûr j'ai connu Albin Chalandon.

**Sabine Effosse**

Qui lui ne cachait pas son hostilité...

**Philippe Brongniart**

Mais Chalandon, c'était plutôt la tradition "promoteur immobilier" libéral. C'était un homme d'affaires, et les villes nouvelles c'était quand même une affaire d'intellectuels. La prétention de faire des villes nouvelles lui paraissait ébouriffante probablement.

**Sabine Effosse**

Mais, cela a été la volonté de l'Etat pendant très longtemps.

**Philippe Brongniart**

Si elles avaient été faites en 45, peut-être que cela aurait été des horreurs. Parce que les villes nouvelles anglaises ont démarré beaucoup plus tôt, et Roullier a rêvé toute sa vie d'avoir le statut des villes nouvelles anglaises.

**Sabine Effosse**

*Avec les Development Corporations ?*

**Philippe Brongniart**

Oui, et parce qu'elles ont été faites par les Anglais, qui sont soi-disant plus respectueux des collectivités locales, ont fait une loi spéciale, des structures spéciales, des financements spéciaux, et donc ils ont fait cela à coups de botte. Et à une époque qui est bien antérieure à nos villes nouvelles qui, elles, ont démarré tard.

**Sabine Effosse**

De manière très dirigiste, et c'est vrai que c'était étonnant dans le contexte anglais.

**Philippe Brongniart**

Et donc nous, c'était déjà presque trop tard pour le faire. Cela aurait été dix ans plus tôt, peut-être, qu'on aurait pu faire...

**Sabine Effosse**

Tout comme la reconstruction en France a été tardive, en fait. On a commencé à construire des logements presque dix ans après la fin de la guerre. Alors que les Anglais ont commencé plus tôt.

**Philippe Brongniart**

Oui, c'est vrai. Mais c'est parce qu'on était occupé par la reconstruction.

**Sabine Effosse**

La reconstruction industrielle ?

**Philippe Brongniart**

Non, par la reconstruction des villes. On a passé dix ans à reconstruire les villes. Bien d'ailleurs. Enfin, assez bien.

**Sabine Effosse**

J'ai fait ma thèse sur le financement du logement, justement sur cette période, et les moyens financiers ont été mis sur la reconstruction industrielle, avant la reconstruction immobilière. C'est-à-dire qu'on a un peu sacrifié le logement à l'industrie dans le cadre du plan Monnet, et c'est vrai qu'on s'est préoccupé du logement, d'ailleurs sous l'angle d'un goulot d'étranglement par rapport au relèvement de la production industrielle. Et on ne s'est intéressé au logement de la main-d'oeuvre que dans les années 1953, à partir du moment où la France s'était quand même reconstruite.

**Philippe Brongniart**

Mais pourtant la reconstruction des villes sinistrées en France, c'était si tard que cela ?

**Sabine Effosse**

On n'a commencé à construire 200 000-300 000 logements en France qu'en 1954-55, soit dix ans après la guerre.

**Philippe Brongniart**

Moi, je parlais de la reconstruction de la guerre. J'ai eu l'impression que cela a été fait entre 47 et 50 ?

**Sabine Effosse**

En 47 on ne construisait pas encore. Cela a vraiment commencé en 49 et lentement. Il y avait des coûts très élevés, parce que justement on n'a pas reconstruit, on n'a mis au point un plan de construction, et pas seulement de reconstruction, pour améliorer les structures de l'industrie, du bâtiment, etc. Et du coup, on a construit beaucoup plus tard que les Anglais. Et c'est pour cela que les Anglais ont pu commencer leurs villes nouvelles dès 47-48. Et nous, on aurait dû effectivement commencer les villes nouvelles dès la fin des années 50, ou au tout début de la V<sup>e</sup> République. C'est vrai que c'était un peu tardif, comme projet.

**Philippe Brongniart**

Mais alors, de l'autre côté l'urbaniste, c'est comme le musicien. Il est un perpétuel frustré. Parce que quand c'est trop compliqué, ou l'on n'en sort pas, on met des années à fabriquer des Syndicats d'Agglomération Nouvelle. Si on a tous les pouvoirs, on fabrique des Vaudreuils.

Donc je n'oublie jamais que le plan Voisin de Le Corbusier comportait la disparition du Marais à Paris. Et qu'il s'en est fallu peu que le Marais ne soit remplacé par un grand ensemble.

**Sabine Effosse**

Déjà, les Halles ont disparu !

**Philippe Brongniart**

Moi j'ai cru sincèrement, mais j'étais jeune à l'époque, et naïf, que sincèrement même les meilleurs grands ensembles allaient devenir des centres de vie attractifs, modernes, de type américain au sens noble du terme. Je pensais que Sarcelles allait devenir un modèle urbain. Et Sarcelles a d'ailleurs très bien évolué, cela a été complètement adopté par les habitants.

**Sabine Effosse**

Cela manquait cruellement d'équipements, quand même.

**Philippe Brongniart**

Oui, mais Sarcelles est joli. C'est planté, c'est boisé. Mais, je le pensais sincèrement. J'avais l'impression d'être à l'aube d'un monde nouveau quand j'avais 30 ans et que je visitais les grands ensembles.

**Sabine Effosse**

Est-ce que vous y seriez allé ?

**Philippe Brongniart**

Oui. Moi, j'habitais à Asnières, en banlieue, à l'époque. Oui, j'aurais été dans un grand ensemble. J'aurais été vivre dans un grand ensemble sans problème, à l'époque surtout.

**Sabine Effosse**

C'était le fruit de la modernité, plus qu'un échec sur le plan urbanistique. Mais pourtant on a dénoncé très rapidement le manque d'équipements des grands ensembles, le fait d'avoir planté ces immeubles ?

**Philippe Brongniart**

Mais, il y avait des équipements. C'est plutôt que c'était monotone, qu'il y avait des courants d'air. Mais on a très vite fait des classes, des sports. Je me souviens, on visitait Mont-Mesly-Créteil, et c'était considéré comme le top du top. J'étais professeur à Sciences Po en 1970 et on allait visiter les grands ensembles avec les étudiants. Et on expliquait pourquoi c'était bien. A Créteil, la ville nouvelle de Créteil était visitée comme un exemple d'urbanisme, en 1975. Elle était pas mal, la ville nouvelle de Créteil, elle a un lac, elle est sympathique.

### **Sabine Effosse**

Donc, la remise en cause a été relativement tardive. Et pourtant, Delouvrier, dans son schéma directeur, avait bien noté d'emblée, que les grands ensembles étaient un échec sur le plan social. Enfin, que cela créait quand même des problèmes, et il y avait des politiques qui étaient conscients de cela.

### **Philippe Brongniart**

Cela a créé de la ségrégation, puisque, effectivement cela s'est rempli avec des HLM. C'est clair que l'on a accueilli les populations paysannes. La ségrégation sociale est un problème qui dépasse largement les capacités de l'urbaniste.

### **Sabine Effosse**

Sinon, vous avez côtoyé plus particulièrement Jérôme Monod. Est-ce que vous pouvez me faire un portrait de l'homme, ou en tous cas la façon dont il agissait à la DATAR ?

### **Philippe Brongniart**

Des portraits de lui, il y en a eu pas mal, encore récemment. Jérôme Monod est un personnage charismatique, autoritaire. C'est typiquement le haut fonctionnaire à la française. Le grand commis de l'Etat, qui a commencé, se trouvant à Matignon à l'époque avec Olivier Guichard, affamé de pouvoir et d'influence, et d'action, surtout d'action. Monod est un homme qui ne se réalise que dans l'action. Il a très vite trouvé l'aménagement du territoire comme étant un terrain, pour lui, d'action et d'expression. Et donc, il a créé cette structure, un peu comme il l'a voulu, parce qu'il avait l'aide du Premier Ministre, de Debré puis de Pompidou. Et donc il a créé une administration qui avait ses propres fonds, qui ne dépendait à l'époque que du Premier Ministre. On avait des fonds importants. On avait 1 milliard de francs, à l'époque, sur le FIAT. Ce qui était beaucoup à cette époque-là. La DATAR avait une triple mission. Il y

avait trois étages à la DATAR : il y avait un étage industriel qui faisait la décentralisation, les localisations, les développements.

### **Sabine Effosse**

Un comité d'ailleurs de décentralisation ?

### **Philippe Brongniart**

Oui, mais qui traitait les implantations des entreprises, les reconversions, la fermeture de la sidérurgie. Il y avait un étage urbain, dans lequel j'étais, où il y avait un certain nombre de gens qui étaient, en dehors de moi, essentiellement des ingénieurs des Ponts. Et il y avait un étage rural, qui faisait les parcs nationaux, les contrats avec le monde rural. Et donc cette équipe était composée de 100 personnes en tout. Elle était dirigée par cet homme qui était directement en prise, tous les jours avec son équipe, et qui était à la fois générateur d'idées, un agent d'accès aux décisions interministérielles, parce qu'il était assez puissant et qu'il avait un culot, et il a d'ailleurs toujours un culot énorme pour aller taper sur les ministres, sur le Premier Ministre, pour demander des choses. Il a été le concepteur d'une politique d'aménagement du territoire à une époque où les régions et les villes étaient très faibles. Il a donc été l'animateur d'une politique de revitalisation du territoire français, d'une politique de structuration des grandes villes en utilisant à la fois sa capacité d'initiative, une capacité à essayer de générer des idées, à les mettre en valeur, à faire se rapprocher les équipes, à exercer, du fait de sa personnalité et de sa relation très forte avec le pouvoir central, une autorité sur les Préfets, sur les grands élus, qui lui permettait de se présenter ici ou là, et d'administrer, de trancher, d'arbitrer. Donc cette période de la DATAR et j'ai eu la chance d'être dans cette équipe, était une période exaltante et dans laquelle, même si nous étions typiquement des technocrates, nous étions reçus, acceptés, supportés. Cela a été une période exceptionnelle qui a pris fin, d'abord au départ de Jérôme Monod et de Guichard, qui sont partis vers d'autres cieux. Monod est parti pour être Directeur du cabinet de Chirac en 1974, et Guichard est parti avant puisqu'il a été ministre de l'Education Nationale, ministre de l'Industrie, il a fait une carrière en dehors de l'aménagement du territoire. Cette période de l'aménagement a pris fin à partir du moment où les régions, les départements et les élus ont pris de l'importance. Et par ailleurs le développement du territoire s'est quand même ralenti. Et donc la DATAR, à ce moment-là, a changé cette espèce de culture de commando qui avait laissé place à plutôt une culture beaucoup plus complexe, avec le règlement des grands problèmes de reconversion industrielle qui ont eu lieu en France dans les années 79. Mais ce

sont des périodes extrêmement difficiles, où il est très difficile d'aller de l'avant, comme régler des problèmes de sidérurgie à Thionville. Et donc cette période a pris fin. Et, à mon avis, si on avait été courageux –mais en France on ne supprime rien-, on aurait peut-être dû tourner la page complètement, plutôt que de laisser cette institution évoluer vers un rôle beaucoup plus traditionnel.

**Sabine Effosse**

Elle s'est assoupie du moins.

**Philippe Brongniart**

Voilà. Mais c'était une période où l'appareil d'Etat, même la Caisse des Dépôts se voyait l'aménageur du pays, puis les ingénieurs des Ponts, puis des fonctionnaires politiques comme Guichard ou Monod. C'était la foulée, c'était l'époque de Jean Massé, Monnet n'était pas encore mort ; ce sont des gens qui pensaient qu'ils avaient une mission supérieure, et qu'étant intègres, déterminés et dévoués, ils étaient légitimes pour l'accomplir. Donc, cette période a laissé à tous ceux qui l'ont vécue un souvenir très fort.

**Sabine Effosse**

Nous pouvons conclure là-dessus, à moins que vous ayez encore quelque chose à ajouter sur votre expérience en tant qu'opérationnel à Fos, mais vous avez déjà bien développé le sujet. Pour vous c'est donc le souvenir d'une période agréable ?

**Philippe Brongniart**

Oui, cela a été pour moi une expérience exceptionnelle.

**Sabine Effosse**

Mais en tous cas, il y avait un esprit de mission.

**Philippe Brongniart**

Comme on voulait absolument créer une zone de vie au milieu de la zone de Fos, et notamment pour les travailleurs de chantier, on avait créé une zone de vie assez grande et qui s'appelait la Fossette. Et dans cette zone de vie, on avait envisagé des bars, des centres récréatifs, des facilités sportives, etc. Et j'y suis repassé il y a six mois, parce que je voulais voir, c'est toujours aussi triste. Cela n'a jamais pris, c'est trop loin. C'est trop loin des zones

agglomérées, les gens ne viennent pas là. On peut donc considérer que cela a été quand même une opération qui a été menée de façon aventureuse. Cela a été tellement le cas que l'expérience de Fos a beaucoup servi, parce que les travailleurs de chantiers, cela a été plutôt une réussite, paradoxalement. C'est-à-dire qu'il n'y a pas eu d'incidents. Il n'y a pas eu d'agressions, et on a pu démonter les baraques de chantier après et cela n'a posé aucun problème. Et la méthode utilisée a donné lieu à une procédure dite "grand chantier" qui ensuite a été mise en oeuvre, a fait l'objet d'un décret, et qui a été utilisée pour tous les grands chantiers nucléaires. Donc à chaque fois qu'il y a eu un très grand chantier, dans les années 70 à 90, il y en a eu pour tous les grands sites nucléaires, et le plus gros cela a été Tricastin, en vallée du Rhône, où on a mis en oeuvre la procédure "grand chantier". C'est-à-dire une procédure exceptionnelle de l'Etat permettant à un Préfet et au Directeur du grand chantier, de prendre en main tous les aspects du grand chantier. Et en fait, on n'a jamais entendu parler en France de problèmes sur les grands chantiers. Et dans les centrales nucléaires, il y a eu à chaque fois 5-6 000 personnes sur un site à un moment donné. Et quand on voit les problèmes qu'on a maintenant avec les grands ensembles, l'insécurité, etc. c'est assez remarquable. Et c'est un enfant de Fos.

**Sabine Effosse**

Et ces travailleurs, ensuite, parce que vous m'avez dit qu'ils étaient d'origine étrangère, repartaient ?

**Philippe Brongniart**

C'était des travailleurs avec des entreprises. Donc c'était Bouygues, SGE, etc. Ces gens-là se débrouillaient. Soit ils partaient sur d'autres chantiers, soit ils rentraient chez eux. Mais les gens des travaux publics sont habitués à vivre comme cela.

**Sabine Effosse**

Et les entreprises de travaux publics subventionnaient-elles ?

**Philippe Brongniart**

Oui, bien sûr. Elles louaient les baraques. L'Etat avait fait l'avance. C'est très compliqué. En France, quand on chevauche les procédures budgétaires, c'est infernal. Il faut faire des comptes spéciaux puisque c'était un financement de l'Etat. Mais, on a fait payer les entreprises après. Enfin, c'était infernal.

**Sabine Effosse**

C'était une avance publique ?

**Philippe Brongniart**

C'était des choses qui ne ressemblaient à rien par rapport à notre procédure habituelle. Cela ne ressemblait à rien.

**Sabine Effosse**

Bien, je vous remercie. Vous ne souhaitez pas ajouter d'autres choses ?

**Philippe Brongniart**

Si vous voulez me rappeler, si vous avez des choses plus précises, je veux bien en parler avec vous.

**Sabine Effosse**

Je vous remercie.